



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PASSAGES À NIVEAU : RÉGLEMENTATION ET OUTILS

16/12/2021

Ludovic Chastenet Ludovic.chastenet@cerema.fr

Pascal Fossey Pascal.fossey@cerema.fr

Jean Fabre : jean.fabre@cerema.fr

INTRODUCTION

Il y a 17 300 passage à niveau (PN) sur le réseau ferré national dont 15 000 sur des lignes exploitées



Ces 15 000 PN se répartissent environ comme suit sur le réseau routier :

- 70 % sur les Voies Communales,
- 30% sur les Routes Départementales,
- Quelques uns sur les Routes Nationales.

(source SNCF 2020)

Il faut noter que 147 PN sont inscrits au programme de sécurisation national (PSN) à mars 2021.

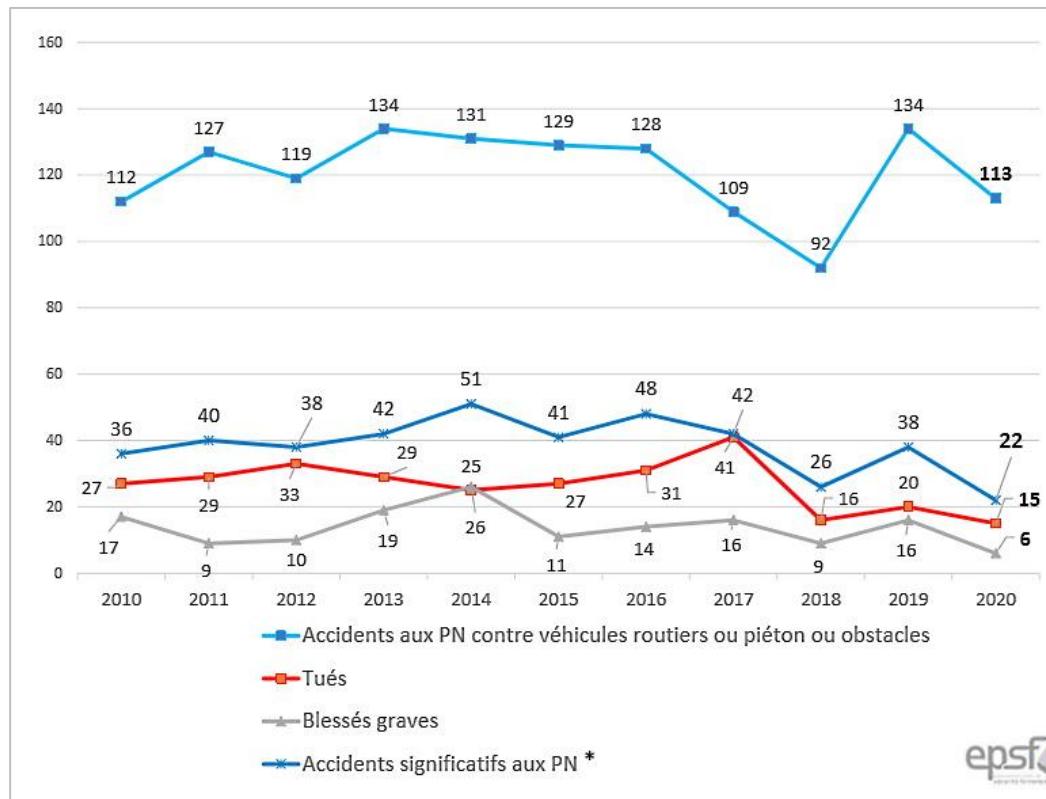
INTRODUCTION

Chaque jours en France,
16 millions de véhicules and
450 000 trains passent sur un
PN.

In 2019 il a été recencé :

- 113 collisions avec un train (usagers de la route et piétons),
- 15 personnes tuées
- Un grand nombre d'heurts avec les équipements ferroviaires (*barrières, signaux lumineux, ...*).

Source EPSF



INTRODUCTION

Photos d'accidents

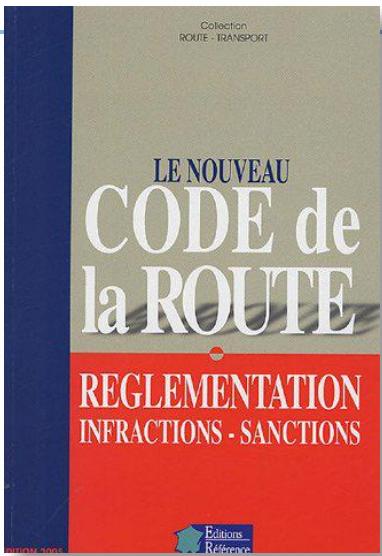


Réglementation

RÉGLEMENTATION AVANT 2019

Code de la route

La priorité absolue est reconnue au chemin de fer par le code de la route (article R422-3) et constitue le principe fondamental sur lequel repose la sécurité aux PN



Arrêté du 18 mars
1991

Classification des PN et leurs
équipements

Modification de l'arrêté en
2019

Plan Bussereau 2008
(hors réglementation)
Réalisation des diagnostics
sur certains PN

DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PN

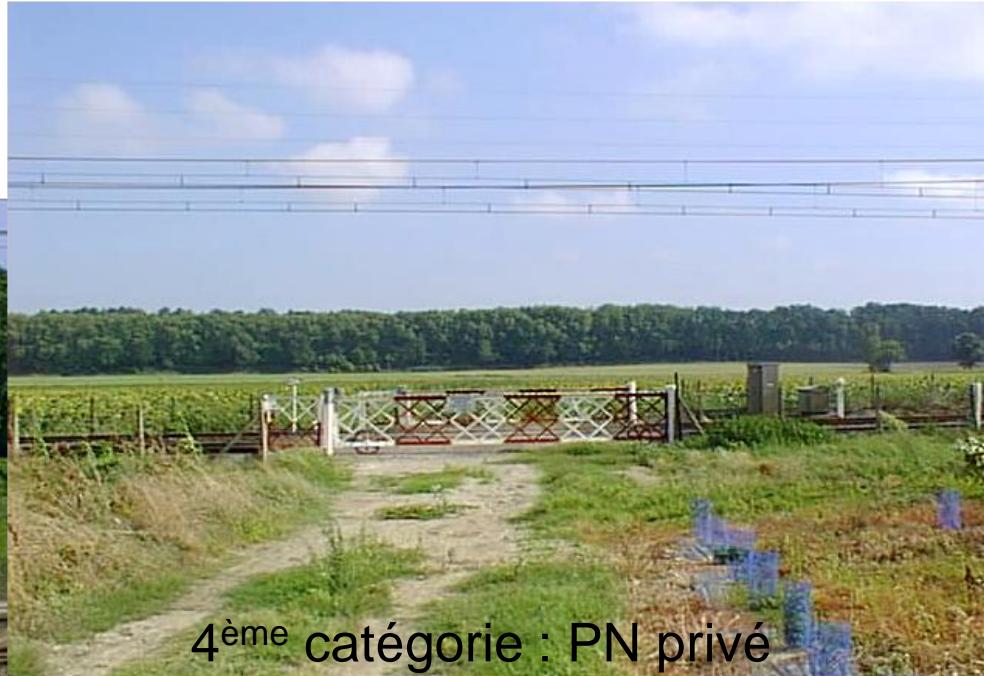


2^{ème} catégorie : PN à
croix de Saint André

DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PN



3^{ème} catégorie PN piétons



4^{ème} catégorie : PN privé

RÉGLEMENTATION AVANT 2019

Principales modifications en 2017 de l'arrêté du 18 mars 1991

Art.9 : Équipements des PN automatiques

- Possibilité d'ajouts de feux rouges clignotants en cas de visibilité limitée,
- Indication visuelle du caractère cassable des barrières, obligatoire au 1^{er} janvier 2020.
- Possibilité de passer un PN SAL2 en SAL4 suivant cas particuliers.

Art.10 : Franchissement : Contrainte de franchissement dans un délai minimum

Art.12 : Poste téléphonique

Art.24 : Installation et entretien des équipements

RÈGLEMENTATION 2019-2021

Plan d'action national de sécurisation des PN le 3 mai 2019

Mesure 1 : Renforcer la réalisation et l'exploitation des diagnostics des PN.

- Rendre obligatoire la réalisation de diagnostics sur les PN
- Mettre à jour la grille d'évaluation

Mesure 10 : Assurer la mise en place de commissions départementales

- Elles seront chargées d'assurer au niveau local **le suivi et le pilotage** de la mise en œuvre de la politique de sécurisation des passages à niveau (réalisation des diagnostics, définition des mesures à prendre, etc.).

Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019

- **Art.16** : L'intégration dans les plans de mobilité des conditions de franchissements des PN (flux routiers et piétons)
- **Art.124** : Études à réaliser sur les lignes de transport (existantes ou à venir) ayant sur leur itinéraire au moins un passage à niveau à franchir
- **Art.125** : Réalisation sur chaque passage à niveau d'un diagnostic
- **Art.126** : Prise en compte des PN dans les PLU et schéma de cohérence territoriale

RÈGLEMENTATION 2019-2021

Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau

7 avril 2021 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 17 sur 108

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau mentionnés à l'article L. 1614-1 du code des transports

NOR : TRAT2006890

Publics concernés : gestionnaires de voirie, gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, exploitants ferroviaires, propriétaires de voie privée bénéficiant d'un droit de passage sur les voies ferrées.

Objectif : définir la structure ainsi que les modalités d'exécution et de mise à disposition des diagnostics mentionnés à l'article L. 1614-1 du code des transports.

Entretien : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le décret met en œuvre les dispositions du second alinéa de l'article L. 1614-1 du code des transports et répond à l'un des objectifs de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités de rendre obligatoire la réalisation de diagnostics de sécurité routière pour tous les passages à niveau, à l'exception de certains cas spécifiques.

Références : le décret et le code des transports, dans sa version issue de cette modification, peuvent être consultés sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1614-1, L. 1614-2 et R. 1614-1 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 121-1, L. 131-1 à L. 131-8 et L. 141-1 à L. 141-13 ;

Vu le décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant le transport de marchandises ;

Vu le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2019-522 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant le décret n° 2017-440 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 7 mai 2020 ;

Vu l'avis du groupe interministériel permanent de sécurité routière en date du 3 juin 2020 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 2 juillet 2020 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décret :

Art. 1^{er}. – Le chapitre IV du titre I^{er} du livre VI de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o Il est créé une section 1, intitulée « Section 1 - Dispositions communes », complétant l'article R. 1614-1 ;

2^o Au premier alinéa de l'article R. 1614-1, après les mots : « les modalités et les conditions d'application des dispositions », sont insérés les mots : « du premier alinéa » ;

3^o Il est créé une section 2 ainsi rédigée :

Section 2

Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau mentionnés à l'article L. 1614-1

« Art. R. 1614-2. – La présente section fixe les modalités d'élaboration et de mise à disposition du public du diagnostic de sécurité routière des passages à niveau mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 1614-1.

« Sont exclus du champ d'application de la présente section :

« 1^o Les passages à niveau situés sur les lignes ou sections de lignes fermées à la circulation ferroviaire ou affectées exclusivement à la circulation des tramways ;

Il fixe les principales règles sur les modalités de réalisation du diagnostic sur les passage à niveau :

- Le gestionnaire de voirie est chargé du diagnostic conjointement avec le gestionnaire ferroviaire,
- Les rares exceptions où la réalisation de diagnostic sur un PN n'est pas à réaliser,
- Les modalités de suivi de la réalisation des documents de diagnostics,
- Cas général de durée de validité : 5 ans.



Liberté
Égalité
Fraternité

29/01/2026

Webinaire Cerema passage à niveau :
réglementation et outils



RÈGLEMENTATION 2019-2021

Arrêté du 3 mai 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau

8 mai 2021 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 32 sur 123

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

Arrêté du 3 mai 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau
NOR : TRAT2112295A

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, Vu le code des transports, notamment ses articles R. 1614-4 et R. 1614-5,

Arrête :

Art. 1^e. – Le présent arrêté est pris en application des articles R. 1614-4 et R. 1614-5 du code des transports.

Art. 2. – Au sens du présent arrêté, on entend par « document de diagnostic » le document mentionné à l'article R. 1614-4 du code des transports.

Art. 3. – Le format du document de diagnostic est disponible sur le site internet du ministère chargé des transports.

Art. 4. – Le document de diagnostic comprend :

- une rubrique décrivant les caractéristiques principales du passage à niveau ;
- une feuille de présence établissant la liste des différents intervenants dans l'élaboration du diagnostic ;
- une grille d'évaluation présentant les caractéristiques géométriques, les conditions de visibilité, de lisibilité et les modes actifs de franchissement par les usagers de la voirie ouverte à la circulation routière, ainsi qu'une identification des risques pour la sécurité de l'ensemble des circulations ;
- une grille présentant, pour chaque risque identifié, des recommandations de modification des caractéristiques du passage à niveau pour en améliorer la sécurité. Ces recommandations sont formulées par le gestionnaire de voirie ou le gestionnaire d'infrastructure, qui précise le délai estimatif de réalisation des modifications induites.

Art. 5. – Les informations contenues dans le document de diagnostic sont recueillies de jour. Cependant, le document est complété par les informations recueillies de nuit lorsqu'une majorité des accidents ou incidents ont été enregistrés de nuit ou lorsque des facteurs de risques, appréciés par le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure, et liés à l'environnement nocturne du passage à niveau concerné, sont identifiés.

Art. 6. – La personne morale de droit public mentionnée à l'article R. 1614-5 du code des transports est le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

Art. 7. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel de la République française*.

Fait le 3 mai 2021.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des services de transport,
A. VUILLUMIN

Il fixe :

- Le format à utiliser (version officielle)
- Le contenu (caractéristiques du PN, grille d'évaluation, feuille de présence, etc.).
- Les préconisations d'intervention
- La personne morale de droit public responsable de la base de donnée des diagnostics



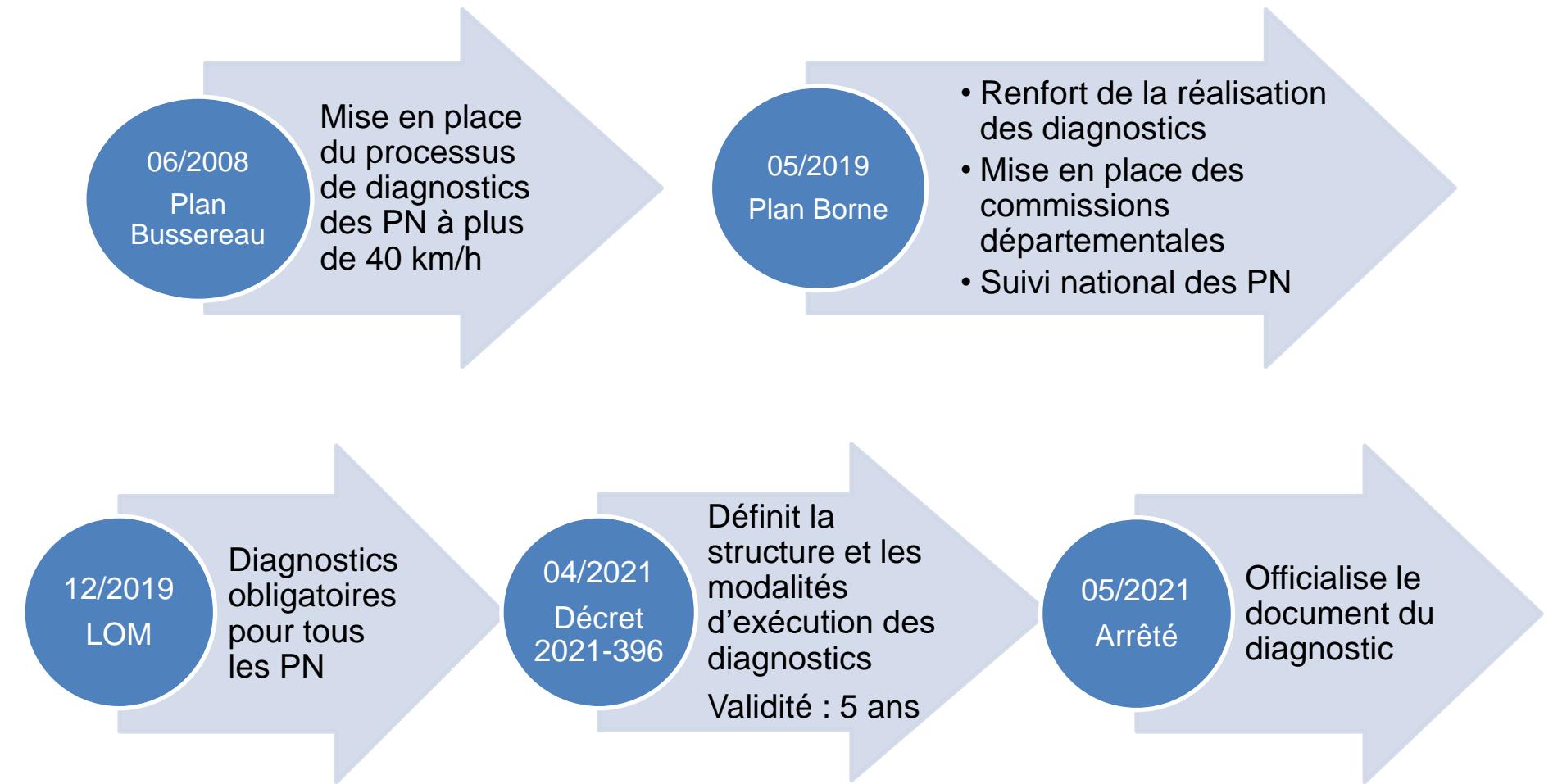
Liberté
Égalité
Fraternité

29/01/2026

Webinaire Cerema passage à niveau :
réglementation et outils



SYNTHESE



Retours d'expériences : commission départementale

Document de diagnostic

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

- Obligatoire depuis le décret d'avril 2021
 - Disponible sur le site internet du ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau>

| Description du passage à niveau | | Cerema | | Voyer | Pistes | Validé | |
|---|---|--|---|------------------------------------|------------------------------|---|--|
| Pour plus d'informations, consulter le code d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau » | | | | | | <input type="checkbox"/> Document annexes ajoutés | |
| Caractéristiques | | Caractéristiques | | Caractéristiques | | | |
| Voie routière : | Ligne ferroviaire : | PN n° : | PK : | En approfondissement : | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | |
| Nbre de voies | Nbre de voies ferrées | | | Type de PN : | | | |
| Traffic moyen/jour | Nbre de trains moyen/jour | | | Largeur d'accès au PN (m) | | | |
| Port de poids lourds (%) | Nbre d'exception (horaires de début et fin) | | | Longueur du PN entre bornes (m) | | | |
| Vitesse réglementaire km/h | Vitesse limite de ligne au PN km/h | | | Angle voie ferrée / route (degrés) | | | |
| Vitesse pratiquée km/h | (igne déclarée) | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | Profil difficile | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | |
| PN singularisé à proximité | Moment : | Fermitures pendulaires (ouvre à proximité...) | | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | |
| Nbre de collisions sur le PN (en cours de rédaction) | Série 1 | | | | | | |
| | Série 2 | | | | | | |
| Préférence piétons | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | Commentaires : | | | | |
| Cyclistes | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Bus, autocars | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Transit except. (Oui : gros engorgement) | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Autres (indiquer et ouvrir (ouvrir/fermer)) | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Environnement | Nature de l'environnement autour du PN : | <input type="checkbox"/> Urbain ou <input type="checkbox"/> Régional ou <input type="checkbox"/> Bass campagne | | | | | |
| | Description : | | | | | | |
| Activités à proximité du PN | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | Projets en cours pouvant modifier le PN : | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | si oui w. Italiez | |
| Rameaux publicitaires | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Si urbain, éloignage public | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | | | | |
| Commentaires : | | | | | | | |
| Schéma du PN (tracer une vue aérienne, un plan ou dessiner à la main) : | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Document de diagnostic de sécurité routière des passages à niveau (version provisoire) | | | | | | | |
| Grille | | d' | Evaluation | et | Pistes | d' | |
| | | | Inscrit au PSN | Oui <input type="checkbox"/> | Non <input type="checkbox"/> | | |
| PN n° | | | | | | | |
| Photo du PN | | | | | | | |
| Commune : _____ / Département n° _____ | | | | | | | |
| Route ou voie : _____ | | | | | | | |
| Ligne ferroviaire, nom et n° _____ | | | | | | | |
| Date _____ / Heures _____ | | | | | | | |
| Diagnostic de rail _____ | | | | | | | |
| Classement PN : Cat 1 <input type="checkbox"/> Cat 2 <input type="checkbox"/> Cat 3 <input type="checkbox"/> Cat 4 <input type="checkbox"/> | | | | | | | |

| Grille d'évaluation | | | | | | | | | | Pistes d'actions | | | | | | | |
|--|--|------------|-------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--|--|---------|--|------------|--|--|--|
| Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau » | | | | | | | | | | Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau » | | | | | | | |
| Inspection | | Inspection | | Inspection | | Inspection | | | | Actions | | Actions | | Validation | | | |
| Questions | | | Sens 1 vers | | Sens 2 vers | | Commentaires | | | Pistes d'actions | | | Suite donnée | | | | |
| | | | Oui | Non | NC | Oui | Non | NC | | | | | 1 – liste d'action retenue | | | | |
| GÉOMÉTRIE | I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon fonctionnement pour tous les types de véhicules | | | <input type="checkbox"/> | | | | | 3 – date estimée de réalisation de la liste d'action retenue | | | | |
| | I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne-voie, échangeur, etc.) et suffisamment large dans tous les sens, notamment de chaussée, etc.) | | | <input type="checkbox"/> | | | | | 3 – date(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue à identifier par R (rouler) ou P (renouveler) | | | | |
| | I3 : Si un point singulier existe, son mode de fonctionnement est adapté et les usagers peuvent se retrouver bloqués au niveau du PN | | | <input type="checkbox"/> | | | | | les numéroté si plusieurs pistes pour la validation | | | | |
| VISIBILITÉ | II1 : La visibilité en approche ^{**} sur le PN est correcte, à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est suffisante pour assurer la sécurité des usagers | | | <input type="checkbox"/> | | | | | 1 | | | | |
| | II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | | | <input type="checkbox"/> | | | | | 2 | | | | |
| | II3 : La signalisation de position amontant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | | | <input type="checkbox"/> | | | | | 3 | | | | |
| LISIBILITÉ | III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception des feux et des signaux de niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise) | | | <input type="checkbox"/> | | | | | GÉOMÉTRIE | | | | |
| | III2 : La signalisation verticale et les barrières sont adaptées au mode d'exploitation du PN (pas de pollution visuelle) | | | <input type="checkbox"/> | | | | | VISIBILITÉ | | | | |
| | III3 : La perception des feux R24, du panneau de passage à niveau, des barrières en cours de franchissement et des feux de la circulation de l'usager doit s'améliorer | | | <input type="checkbox"/> | | | | | LIBERTÉ | | | | |
| MORDS AGIFS | IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accès/accès aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes à mobilité réduite | | | <input type="checkbox"/> | | | | | LIBERTÉ | | | | |
| | IV2 : Les aménagements favorisent la circulation des piétons le long de la voirie ferrée sans être dérangeants et assurer un cheminement satisfaisant | | | <input type="checkbox"/> | | | | | MORDS AGIFS | | | | |
| | IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voirie ferrée est distinct et assure un cheminement satisfaisant | | | <input type="checkbox"/> | | | | | AUTRE | | | | |
| AUTRE | V : En cas de fermeture temporaire, le passage à niveau est suffisamment bien signalisé et équipementé pour assurer la sécurité des usagers | | | <input type="checkbox"/> | | | | | AUTRE | | | | |
| | NC : Non concerné (1) La voie concernée est la voirie routière principale, voie qui coupe la voirie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5 | | | | | | | | | | | | AUTRE | | | | |



29/01/2026

Webinaire Cerema passage à niveau : réglementation et outils



DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

Description

Destiné aux représentants du gestionnaire de voirie et du gestionnaire ferroviaire en charge du diagnostic, Il se compose de :

- la description du PN et de ses caractéristiques,
- de la grille d'évaluation qui permet de mesurer les facteurs de risques et les enjeux de sécurité au regard des défauts constatés principalement en **géométrie, visibilité, lisibilité, et modes actifs**,
- des pistes d'actions car l'inspecteur ne se limite pas aux constatations, il peut proposer des solutions pour répondre aux problématiques identifiées,
- et d'annexes techniques et photos,

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

La feuille de présence (complément au document de diagnostic)

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Destiné à toutes les personnes participants à l'inspection du passage à niveau:

- Permet un suivi et facilite les échanges par la suite
- Permet d'avoir une validation des éléments indiqués sur le document de diagnostic

Feuille de présence

PN n°

Ligne ferroviaire (nom et n°) :

Commune :

Département n° :

Date : Heures :

Inspection réalisée par :

| NOM – Prénom | Organisme | n° de téléphone courriel | Signature |
|--------------|-----------|--------------------------|-----------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Validations du diagnostic et de la suite à donner par les gestionnaires

Date : Heures :

| NOM – Prénom | Organisme | n° de téléphone courriel | Signature |
|--------------|-----------|--------------------------|-----------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

IDENTIFICATION (PAGE 1)

- Etat du diagnostic
- PN
 - Numéro
 - Inscription PSN
 - catégorie
- Voiries (route, VF)
- Commune

 Cerema

Visite Pistes Validé
État d'avancement du diagnostic (date) _____
Documents annexes ajoutés

Document de diagnostic de sécurité routière
des passages à niveau (PN)

| Grille | d' | Evaluation | et | Pistes | d' | Actions |
|--------|----|------------|----|--------|----|---------|
|--------|----|------------|----|--------|----|---------|

Inscrit au PSN Oui Non

PN n° _____

Photo du PN

Commune : _____ / Département n° _____

Route ou voie : _____

Ligne ferroviaire, nom et n° _____

Date _____ / Heures _____
Diagnostic de nuit

Classement PN : Cat 1 Cat 2 Cat 3 Cat 4

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

DESCRIPTION (PAGE 4)

- Voie routière : avec gestionnaire routier,
- Ligne ferroviaire et caractéristiques : avec correspondant ferroviaire
- Environnement : avec les gestionnaires et les collectivités,
- Schéma

| Description du passage à niveau | | | |
|---|---|---|---|
| <i>Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »</i> | | | |
| Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques |
| Voie routière : _____ | | Ligne ferroviaire : _____ | |
| Nbre de voies | | Nbre de voies ferrées | |
| Trafic moy. / jour | | Nbre de trains moy. / jour | |
| Part de poids lourds (%) | | Période d'exploitation (horaires de début et de fin) | |
| Vitesse réglementaire km/h | | Vitesse limite de ligne au PN km/h | |
| Vitesse pratiquée km/h | | Ligne électrifiée | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> |
| Pt singulier à proximité | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Moment | |
| Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) | sens 1 sens 2 | Collisions et heurts Sur les 10 dernières années | |
| Présence piétons | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Nbre de collisions avec un train | |
| Cyclistes | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Nbre de heurts sur installations | |
| Bus, autocars | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Nbre de tués | |
| Transpt except. Ou gros engins agric. | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Nbre de collisions et heurts de nuit | |
| Voie orientée est-ouest (soleil rasant) | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Nature de l'environnement autour du PN : <input type="checkbox"/> Urbain ou <input type="checkbox"/> Périurbain ou <input type="checkbox"/> Rase campagne | |
| Environnement | | Description : | |
| Activités à proximité du PN | | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Projets en cours pouvant impacter le PN : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> si « oui », listeze : |
| Panneaux publicitaires | | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | |
| Si urbain, éclairage public | | Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | |
| Commentaires : | | | |
| Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) : | | | |
|  | |  | |

DIAGNOSTIC DOCUMENT

LA GRILLE D'EVALUATION

(PAGE 2)

Grille d'évaluation

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

| Questions | Sens 1 vers : | | | Sens 2 vers : | | | Commentaires |
|--|--|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------|
| | Oui | Non | NC | Oui | Non | NC | |
| | Si réponse « non », décrivez le défaut | | | | | | |
| GÉOMÉTRIE | | | | | | | |
| I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, ralentissement de chaussée, etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| VISIBILITÉ | | | | | | | |
| II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| LISIBILITÉ | | | | | | | |
| III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est percepible malgré les feux des autres véhicules | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| MODES ACTIFS | | | | | | | |
| IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| IV2 : Le cheminement piéton vers le PN et l'accès à l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminement interdits) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

LE DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

LES PISTES D'ACTIONS

(page 3)

| Grille d'évaluation | | | | | | | | | | Pistes d'actions | | | | | | | | | |
|---|---|---------------|--|---------------|--|--------------|--|------------------|--|------------------|--|--------------|--|------------|---|------------|--|--|--|
| Inspection | | Inspection | | Inspection | | Inspection | | Actions | | | | Actions | | Validation | | Validation | | | |
| Questions | | Sens 1 vers : | | Sens 2 vers : | | Commentaires | | Pistes d'actions | | | | Suite donnée | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GÉOMÉTRIE | Si réponse « non », décrivez le défaut | | les numérotez si plusieurs pistes pour la validation | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 11 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | 12 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne-gauche, virage serré, ralentissement de chaussée, etc.) | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | |
| VISIBILITÉ | 13 : Si un point d'arrêt existe, son mode de fonctionnement évite que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN | | | | | | | | | | | | | | 3 | | | | |
| | III1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte ; à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | III2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LISIBILITÉ | III3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | III4 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | III5 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MODES ACTIFS | III6 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | III7 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons ; l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AUTRE | IV2 : Les aménagements favorisent l'accès vers le PN et la perception de l'endroit où les piétons peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminement interdits) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour un diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Document de diagnostic: Quelques exemples de problématiques

EXEMPLE : Première question de la grille, Géométrie I.1

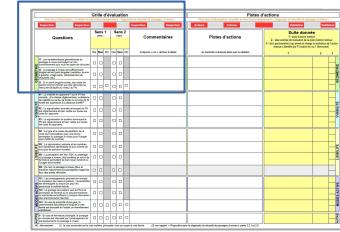
Cas du PN 9 Aix en Provence



EXEMPLE

Géométrie cas du PN 9 Question I.1

le constat

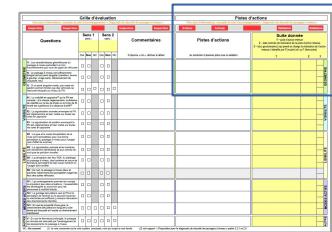


| Grille d'évaluation | | | | | | | | | | |
|--|--|-------------------------|-----|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--|--|------------|
| Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau » | | | | | | | | | | |
| Inspection | | Inspection | | | | Inspection | | Inspection | | Inspection |
| Questions | | Sens 1 vers : | | Sens 2 vers : | | | | Commentaires | | |
| | | Aéro-club Aix-Marseille | | Centre-ville | | | | | | |
| | | Oui | Non | NC | Oui | Non | NC | Si réponse « non », décrivez le défaut | | |
| GÉOMÉTRIE | I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules | | | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | La largeur ne permet pas le croisement d'un VL et d'un PL (PN 5m de largeur et route désaxée) | | |
| | I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.) | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |
| | I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | |

EXEMPLE

Géométrie cas du PN 9 Question I.1

Action - validation



Pistes d'actions

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

| Actions | Actions | | Validation | Validation |
|---|--|-----------------------|------------|----------------------------|
| <h4>Pistes d'actions</h4> | | <h4>Suite donnée</h4> | | |
| les numérotier si plusieurs pistes pour la validation | | | | 1 2 3 |
| Piste 1 : élargir le PN à 6 m Piste 2 : interdire les poids lourds Piste 3 : mettre à sens unique vers l'aéro club Piste 4 : suppression du PN | Piste retenue : Piste1, élargissement à 6 m | | En 2025 | R F |
| | | | | GÉOMÉTRIE |

EXEMPLE :

La Lisibilité - Question : III.2

PN 9 Aix en Provence



EXEMPLE

Lisibilité : cas du PN 9 Question III.2

le constat

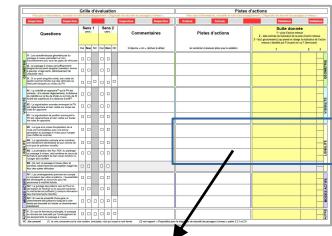
| Quadrant | Grille d'évaluation | | Commentaires | Poids d'écriture | Date d'évaluation |
|----------|---------------------|--------|--------------|------------------|-------------------|
| | Sens 1 | Sens 2 | | | |
| Q1 | ✓ | ✗ | | | |
| Q2 | ✗ | ✓ | | | |
| Q3 | ✗ | ✗ | | | |
| Q4 | ✗ | ✗ | | | |

| Grille d'évaluation | | | | | | |
|--|---|------------------|---|------------|------------|----|
| Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau » | | | | | | |
| | Inspection | Inspection | | Inspection | Inspection | |
| Questions | Sens 1 vers : | Sens 2 vers : | Commentaires | | | |
| | Aéro-club Aix-Marseille | Centre-ville | Si réponse « non », décrivez le défaut | | | |
| | Oui | Non | NC | Oui | Non | NC |
| LISIBILITÉ | III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise) | ✓ | ✗ | | ✓ | ✗ |
| | III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle) | ✗ | ✓ | | ✗ | ✗ |
| | III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ |
| | III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules | ✗ | ✗ | ✗ | ✗ | |
| | | | Sens 1 : présence de panneaux publicitaires et signalisation inutiles | | | |

EXEMPLE

Lisibilité : cas du PN 9 Question III.2

Actions - validations



Pistes d'actions

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

| Actions | Actions | | Validation | Validation |
|--|---------|--|------------|------------|
| <h4>Pistes d'actions</h4> <p>les numérotier si plusieurs pistes pour la validation</p> | | <p>Suite donnée</p> <p>1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)</p> <p>1 2 3</p> | | |
| | | | | |
| Supprimer les panneaux publicitaires et les panneaux de signalisation inutiles | | Pistes validées | 2022 | R F |
| | | | | LISIBILITÉ |
| 29/01/2026 | | | | |

reglementation et status

ILLUSTRATION :

PN 9 Aix en Provence



réglementation et outils

ILLUSTRATION :

PN 9 Aix en Provence



DIAGNOSTIC EXEMPLE DE RENDU FINAL

Feuille de présence

| Diagnostic de sécurité des passages à niveau | | | | |
|--|---------------------------------------|---|------------------------|-------------------------|
| Feuille de préférence | | | | |
| PN n° <u>A</u> | | | | |
| Ligne ferroviaire (nom et n°) : <u>Wifec</u> | Commune : <u>Saint-Palais</u> | Département n° : <u>66</u> | Date : <u>15/04/04</u> | Heures : <u>18 h 30</u> |
| Inspection réalisée par : | | | | |
| NOM - Prénom | Organisme | n° du téléphone courriel | Signature | |
| <u>TRIVENI</u> <u>l'oeuvre</u> | <u>08779106</u> | <u>06 49 32 25 21</u> | <u>Signature</u> | |
| <u>La Réserve</u> <u>Ateliers</u> | <u>SNCF</u> <u>Réseau Rail</u> | <u>07 77 49 86 48</u> | <u>Signature</u> | |
| <u>Comité Hautes</u> | <u>CGSC / SNCF</u> | <u>07 35 06 06 00</u> | <u>Signature</u> | |
| <u>Boucquet Hélène</u> | <u>Président</u> <u>Préfecture</u> | <u>06 28 28 73 16</u> <u>mail : boucquet.helene@wanadoo.fr</u> | <u>Signature</u> | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Annexes facultatives

| Annexe photos | | Compléments techniques au diagnostic en | | | <input checked="" type="checkbox"/> Evaluation | Pistes d'actions | | | | | | | |
|---|-------------|---|--|-------------------------|--|------------------|--|----------|-------------|----------|--------|-------------------------|--|
| n° 2 | | Sujet : | Dificulté de perception du PH en approche sens 1 | | Thème | Question(s) | | | | | | | |
| | | PN n° 9 | Commune : Alpes-Provence Les Mées | date : 25 novembre 2021 | Lobbying | III 2 | | | | | | | |
| <p>Pistes d'actions</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Locuteur</th> <th>Question(s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Locuteur</td> <td>Il y a</td> </tr> <tr> <td>date : 26 novembre 2021</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>  <p style="text-align: right;">Sens 2</p> | | | | | | | | Locuteur | Question(s) | Locuteur | Il y a | date : 26 novembre 2021 | |
| Locuteur | Question(s) | | | | | | | | | | | | |
| Locuteur | Il y a | | | | | | | | | | | | |
| date : 26 novembre 2021 | | | | | | | | | | | | | |

29/01/2026

Webinaire Cerema passage à niveau : réglementation et outils

Retour d'expérience : document de diagnostic

RETOUR D'EXPÉRIENCE

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|--|--|----------------------|--|--|--|---------------------------------------|---|--------|--|--------------------------|--|--------|--|---------------------------------|--|--|--|-------------------------|-------------------|--|--|-------------------|--|--|-----------|--|--|--|-----------------------|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|------------------------------|--|---|--|--|--|--|-----------|---|--|--|--|--|--|--|--|---|-----------------------|---|--|--|--|--|---------------|---|--|--|--|-------------------------------|--|---|--|--|------------|--|------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Annexe PN Piétons Grille du 1 ^{er} avril 2021 | Proposition fiche complémentaire au document de diagnostic PN PN 3^e catégorie : PN Piétons PN n° : 130 Commune : BOUCOIRAN date : 5/5/2021 | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Accès au PN :</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">PN n° 130 PK : 690 + 601</td> <td style="text-align: center;">Ligne ferroviaire : n° 790 000</td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="vertical-align: top; text-align: center;"> Chemin revêtu Accès : voie routière <input checked="" type="checkbox"/> Voie verte <input type="checkbox"/> Chemin / sentier / Trottoir <input type="checkbox"/> Piste cyclable à proximité <input type="checkbox"/> Nombre de piétons Enfants % Adultes % </td> <td>Sens 1</td> <td>Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></td> <td>Portillon de chaque côté</td> <td>Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Sens 2</td> <td>Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></td> <td>Portillons parallèles aux voies</td> <td>Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Largeur des entrées (m)</td> <td>sens 1 1 m</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>sens 2 1 m</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Platelage</td> <td>Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Largeur platelage (m)</td> <td colspan="2">1,60</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>bois <input type="checkbox"/> caoutchouc <input checked="" type="checkbox"/> béton <input type="checkbox"/> enrobés <input type="checkbox"/></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Clôture de chaque côté du PN</td> <td>Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></td> <td>Distance au PN ou franchissement le plus proche</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Signalisation lumineuse (pictogramme piéton R25)</td> <td>Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/></td> <td>NC</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Collisions avec un train sur les 10 dernières années</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td style="text-align: center;">Nbre de collisions avec un train 0</td> <td style="text-align: center;">Nbre de tués 0</td> </tr> <tr> <td colspan="5"> Commentaires : </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #90EE90; width: 25%;">Environnement</td> <td colspan="4"> Nature de l'environnement autour du PN : Urbain <input checked="" type="checkbox"/> Périurbain <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/> Description : Hameau de Laval (100 habitants) </td> </tr> <tr> <td colspan="2">Activités à proximité du PN :</td> <td colspan="3">Projets en cours pouvant impacter le PN :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">NON</td> <td colspan="3">NON</td> </tr> <tr> <td colspan="5"> Commentaires : ITINÉRAIRE RANDONNÉE PASSE PAR LE PN </td> </tr> </table> | | | | | | | | Accès au PN : | | PN n° 130 PK : 690 + 601 | | Ligne ferroviaire : n° 790 000 | Chemin revêtu Accès : voie routière <input checked="" type="checkbox"/> Voie verte <input type="checkbox"/> Chemin / sentier / Trottoir <input type="checkbox"/> Piste cyclable à proximité <input type="checkbox"/> Nombre de piétons Enfants % Adultes % | Sens 1 | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Portillon de chaque côté | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Sens 2 | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Portillons parallèles aux voies | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | | | Largeur des entrées (m) | sens 1 1 m | | | sens 2 1 m | | | Platelage | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | | | Largeur platelage (m) | 1,60 | | | | bois <input type="checkbox"/> caoutchouc <input checked="" type="checkbox"/> béton <input type="checkbox"/> enrobés <input type="checkbox"/> | | | | | Clôture de chaque côté du PN | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Distance au PN ou franchissement le plus proche | | | Signalisation lumineuse (pictogramme piéton R25) | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | NC | Collisions avec un train sur les 10 dernières années | | | | | | | | Nbre de collisions avec un train 0 | Nbre de tués 0 | Commentaires : | | | | | Environnement | Nature de l'environnement autour du PN : Urbain <input checked="" type="checkbox"/> Périurbain <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/> Description : Hameau de Laval (100 habitants) | | | | Activités à proximité du PN : | | Projets en cours pouvant impacter le PN : | | | NON | | NON | | | Commentaires : ITINÉRAIRE RANDONNÉE PASSE PAR LE PN | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Accès au PN : | | PN n° 130 PK : 690 + 601 | | Ligne ferroviaire : n° 790 000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chemin revêtu Accès : voie routière <input checked="" type="checkbox"/> Voie verte <input type="checkbox"/> Chemin / sentier / Trottoir <input type="checkbox"/> Piste cyclable à proximité <input type="checkbox"/> Nombre de piétons Enfants % Adultes % | Sens 1 | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Portillon de chaque côté | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Sens 2 | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Portillons parallèles aux voies | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Largeur des entrées (m) | sens 1 1 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | sens 2 1 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Platelage | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Largeur platelage (m) | 1,60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | bois <input type="checkbox"/> caoutchouc <input checked="" type="checkbox"/> béton <input type="checkbox"/> enrobés <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Clôture de chaque côté du PN | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | Distance au PN ou franchissement le plus proche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Signalisation lumineuse (pictogramme piéton R25) | Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> | NC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Collisions avec un train sur les 10 dernières années | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Nbre de collisions avec un train 0 | Nbre de tués 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Commentaires : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Environnement | Nature de l'environnement autour du PN : Urbain <input checked="" type="checkbox"/> Périurbain <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/> Description : Hameau de Laval (100 habitants) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Activités à proximité du PN : | | Projets en cours pouvant impacter le PN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NON | | NON | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Commentaires : ITINÉRAIRE RANDONNÉE PASSE PAR LE PN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

29/01/2026

RETOUR D' EXPÉRIENCE

| Description du passage à niveau | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------------------------|--|----------------------|--|-------------------|---------------------------|----------------------------|--|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|--|-----------------------------------|--|----------------------------------|--|-------------------------------------|---|--|--|---------------------------------|-----------------------------|---|--|------------------------------------|--------------|----------------------------|--|---|-------------|----------------|--|--|-------------|--|--|----------------------------|--|--|--|---------------------|--|--|--|-------------------------|--|--|--|---|--|--|--|---|--|--|--|---------------|--|---|--|--|--|--------------------|--|-----------------------------|--|---------|--|------------------------|--|---------|--|-----------------------------|--|---------|--|----------------|--|--|--|--|--|--|--|
| <small>Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement «Diagnostic de sécurité de passages à niveau»</small> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Caractéristiques</th> <th>Caractéristiques</th> <th>Caractéristiques</th> <th>Caractéristiques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Voie routière : VC Les Colonnes</td> <td>Ligne ferroviaire : Nice/Breil 945000</td> <td>PN n° 16 PK : 31,834</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nbre de voies : 1</td> <td>Nbre de voies fermées : 1</td> <td>En agglomération : Oui Non</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trafic moy. / jour : 18</td> <td>Nbre de trains moy. / jour : 18</td> <td>Type de PN : Cat1 SAL 2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Part de poids lourds (%) : 3,90 %</td> <td>Période d'exploitation (horaires de début et de fin) : 24H</td> <td>Largeur chaussée au PN (m) : 4,9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vitesse réglementaire km/h : 50km/h</td> <td>Vitesse limite de ligne au PN km/h : 80</td> <td>Longueur du PN entre barrières (m) : 7,7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vitesse pratiquée km/h : 20km/h</td> <td>Ligne électrifiée : Oui Non</td> <td>Angle voie ferrée / route (degrés) : 90 °</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pt singulier à proximité : Oui Non</td> <td>Moment : 324</td> <td>Profil difficile : Oui Non</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) :</td> <td>sens 1 : NC</td> <td>Commentaires :</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>sens 2 : NC</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Présence piétons : Oui Non</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cyclistes : Oui Non</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bus, autocars : Oui Non</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Transpt except. Ou gros engins agric. : Oui Non</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vole orientée est-ouest (soleil rasant) : Oui Non</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Environnement</td> <td>Nature de l'environnement autour du PN : Urban ou Periurbain ou Rase campagne</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Zone résidentielle</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Activités à proximité du PN</td> <td>Oui Non</td> <td>Projets en cours pouvant impacter le PN : Oui Non si « oui », listez :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Panneaux publicitaires</td> <td>Oui Non</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Si urbain, éclairage public</td> <td>Oui Non</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4">Commentaires :</td> </tr> <tr> <td colspan="4"> Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :  </td> </tr> </tbody> </table> | | | | Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques | Voie routière : VC Les Colonnes | Ligne ferroviaire : Nice/Breil 945000 | PN n° 16 PK : 31,834 | | Nbre de voies : 1 | Nbre de voies fermées : 1 | En agglomération : Oui Non | | Trafic moy. / jour : 18 | Nbre de trains moy. / jour : 18 | Type de PN : Cat1 SAL 2 | | Part de poids lourds (%) : 3,90 % | Période d'exploitation (horaires de début et de fin) : 24H | Largeur chaussée au PN (m) : 4,9 | | Vitesse réglementaire km/h : 50km/h | Vitesse limite de ligne au PN km/h : 80 | Longueur du PN entre barrières (m) : 7,7 | | Vitesse pratiquée km/h : 20km/h | Ligne électrifiée : Oui Non | Angle voie ferrée / route (degrés) : 90 ° | | Pt singulier à proximité : Oui Non | Moment : 324 | Profil difficile : Oui Non | | Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) : | sens 1 : NC | Commentaires : | | | sens 2 : NC | | | Présence piétons : Oui Non | | | | Cyclistes : Oui Non | | | | Bus, autocars : Oui Non | | | | Transpt except. Ou gros engins agric. : Oui Non | | | | Vole orientée est-ouest (soleil rasant) : Oui Non | | | | Environnement | | Nature de l'environnement autour du PN : Urban ou Periurbain ou Rase campagne | | | | Zone résidentielle | | Activités à proximité du PN | | Oui Non | Projets en cours pouvant impacter le PN : Oui Non si « oui », listez : | Panneaux publicitaires | | Oui Non | | Si urbain, éclairage public | | Oui Non | | Commentaires : | | | | Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :  | | | |
| Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voie routière : VC Les Colonnes | Ligne ferroviaire : Nice/Breil 945000 | PN n° 16 PK : 31,834 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nbre de voies : 1 | Nbre de voies fermées : 1 | En agglomération : Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trafic moy. / jour : 18 | Nbre de trains moy. / jour : 18 | Type de PN : Cat1 SAL 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Part de poids lourds (%) : 3,90 % | Période d'exploitation (horaires de début et de fin) : 24H | Largeur chaussée au PN (m) : 4,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vitesse réglementaire km/h : 50km/h | Vitesse limite de ligne au PN km/h : 80 | Longueur du PN entre barrières (m) : 7,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vitesse pratiquée km/h : 20km/h | Ligne électrifiée : Oui Non | Angle voie ferrée / route (degrés) : 90 ° | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pt singulier à proximité : Oui Non | Moment : 324 | Profil difficile : Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) : | sens 1 : NC | Commentaires : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | sens 2 : NC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Présence piétons : Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cyclistes : Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bus, autocars : Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Transpt except. Ou gros engins agric. : Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vole orientée est-ouest (soleil rasant) : Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Environnement | | Nature de l'environnement autour du PN : Urban ou Periurbain ou Rase campagne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Zone résidentielle | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Activités à proximité du PN | | Oui Non | Projets en cours pouvant impacter le PN : Oui Non si « oui », listez : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Panneaux publicitaires | | Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Si urbain, éclairage public | | Oui Non | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Commentaires : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Document de diagnostic de sécurité des passages à niveau (PN)

| Grille | d' | Evaluation | et | Pistes | d' | Actions |
|--------|----|------------|----|--------|----|---------|
|--------|----|------------|----|--------|----|---------|

Inscrit au PSN Oui Non

PN n° 15



| | | | | |
|--|---------------------|-------|-------|-----------|
| Commune : SOSPEL | / Département n° 06 | | | |
| Route ou voie : VC – les Colonnes | | | | |
| Ligne ferroviaire, nom et n° : 945 000 – Ligne Nice / Breil-sur-Roya | | | | |
| Date : 15 juin 2021 | / Heures 14h30 | | | |
| <i>Diagnostic de nuit</i> | | | | |
| Classement : Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 2 bis |

| Grille d'évaluation PN routier | | | | | | | | | Pistes d'actions | | | | | | | | | | |
|--|--|------------|-------------------------------|-------|-------------------------------|------------|--------------|------------|--|------------------|--|--|----------------------------|-------|--|------------|------------------------------|--|--|
| Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau » | | | | | | | | | Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau » | | | | | | | | | | |
| Inspection | | Inspection | | | | Inspection | | Inspection | | Actions | | Actions | | | | Validation | | | |
| Questions | | | Sens 1 vers : | | Sens 2 vers : | | Commentaires | | | Pistes d'actions | | | Suite donnée | | | | | | |
| | | | Centre-ville Vers quartier | | quartier vers Centre-ville | | | | | | | | 1 – piste d'action retenue | | | | | | |
| | | | Oui | Non | NC | Oui | Non | NC | Si réponse « non », décrivez le défaut | | | les numérotez si plusieurs pistes pour la validation | | | 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ou F (ferroviaire) | | | | |
| GÉOMÉTRIE | I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.) | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN | | | X | | | X | | | | | | | | | | | | |
| VISIBILITÉ | II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾ | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | | X | | | X | | | Sens 2 → débroussailler les balises J10 (photos 5 et 6) | | | | | | Sens 2 → débroussailler les balises J10 (photos 5 et 6) | Fin 2021 | Ville Ville VILLE VISIBILITÉ | | |
| | II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| LISIBILITÉ | III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise) | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle) | | X | | | X | | | Sens 2 → remplacer la barrière en Q1 (photo 8) | | | | | | Sens 2 → remplacer la barrière en Q1 (photo 8) | 2022 | SNCF SNCF SNCF LISIBILITÉ | | |
| | III3 : La perception des feux R24, du plateauflage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter | | X | | | X | | | Sens 1 et 2 → retracer les LEF (photo 4) | | | | | | Sens 1 et 2 → retracer les LEF (photo 4) | 2022 | SNCF SNCF SNCF LISIBILITÉ | | |
| MODES ACTIFS | III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminement interdits) | | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| AUTRE | IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement contournant | | | X | | | X | | | | | | | | | | | | |
| | V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau | | | X | | | X | | | | | | | | | | | | |

NC : Non concerné

(1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir note d'accompagnement « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

réglementation et outils

RETOUR D' EXPÉRIENCE

Présence
visite terrain

Validation
des Gestionnaires
(pistes d'actions)

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Feuille de présence

PN n° 16

Ligne ferroviaire (nom et n°) : 95000
Commune : SOS PEL
Département n° : 06

Date : 15/04/24 Heures : 13 h 30

Inspection réalisée par :

| NOM – Prénom | Organisme | n° de téléphone courriel | Signature |
|--------------|------------------|---|-----------|
| Stéphane | 8877706 | 04 93 72 25 21 | |
| Laure | SNCF Réseau PACA | 07 77 89 86 96 | |
| Léa | CDG/Sesra | 07 83 04 06 00 | |
| Loïc | Alstom Horis | 06 82 24 73 16 mobil. 06 82 24 73 16 | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Validations du diagnostic et de la suite à donner par les gestionnaires

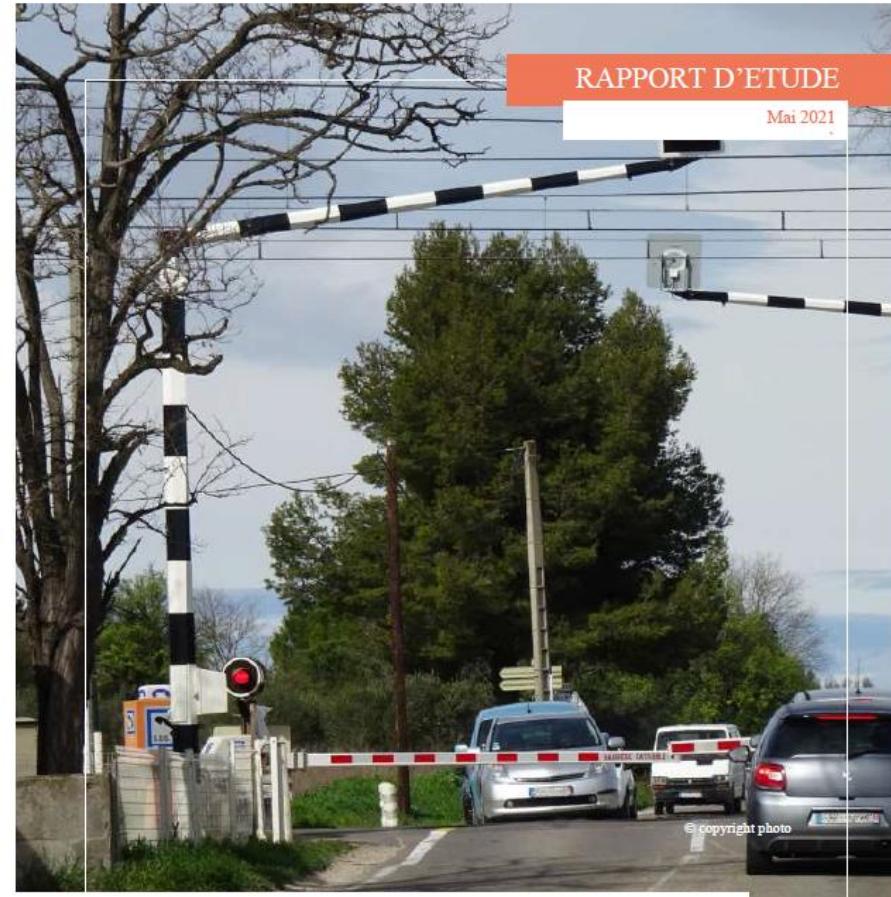
| NOM – Prénom | Organisme | Date : | Heures : | |
|--------------|--------------------|----------------|---------------------------|--|
| Léa | CDG / PRIT / Sesra | 07 83 04 06 00 | thibauts@departement06.fr | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Les différents outils

LES DIFFÉRENTS OUTILS

Rapport d'aides et outils à la réalisation des diagnostics

- Rapport accessible sur le site du Cerema
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/passes-niveau-rapport-du-cerema-aide-outils-diagnostic>
- Détaille les différentes parties du document de diagnostic



Diagnostic de sécurité routière des passages à niveau

Aide et outils à la réalisation du diagnostic



29/01/2026

Webinaire Cerema passage à niveau :
réglementation et outils

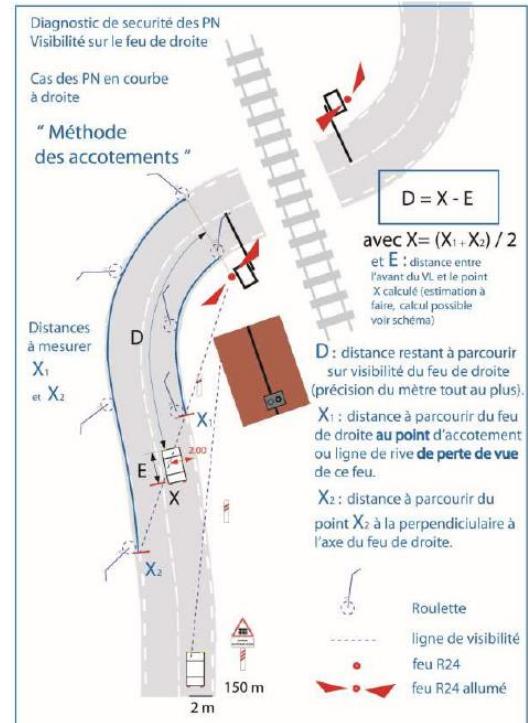


LES DIFFÉRENTS OUTILS

Rapport d'aides et outils à la réalisation des diagnostics

- Propose plusieurs annexes pour aider à la réalisation du diagnostic : proposition de pistes d'actions, calcul distance de visibilité, etc.

| Thèmes | Facteurs d'accidents et facteurs aggravants | Objectifs | Pistes d'aménagement | | |
|-----------|--|---|---|---|--|
| Géométrie | Difficulté de franchissement liée au profil en long | Éviter qu'un véhicule engagé sur le PN soit en difficulté de le franchir (l'article 10 de l'arrêté du 18 mars 1991) | <ul style="list-style-type: none"> Signaler cette difficulté Réduire la limite de vitesse Interdire la circulation lourde et le signaler d'un point de choix itinéraire Reprendre le profil en long à satisfaire les critères d'aménagement | | |
| | Croisement difficile entre un VL et un PL (PN voie de largeur < à 4,80 m ou entre deux PL (voie de largeur < à 5,5 m)) | Éviter ou supprimer tout croisement difficile pouvant entraîner l'arrêt d'un véhicule sur le PN | <ul style="list-style-type: none"> Interdire les PL de signaler en amont au choix raisonnable alternatif Élargir la chaussée sur le PN | Modification de l'aménagement | +++ |
| | Bloquage de la circulation par un véhicule tournant à gauche après le PN. | Éviter l'arrêt d'un véhicule sur le PN | <ul style="list-style-type: none"> Interdire par signalisation le tourne à gauche Mettre à sens unique sortant la voie secondaire par panneau(s) sens interdit B1 Interdire physiquement le mouvement de tourne à gauche | <ul style="list-style-type: none"> Optimisation de la signalisation et des équipements de sécurité Modification du plan de circulation Modification de l'aménagement | <ul style="list-style-type: none"> Dispositifs pouvant être renforcer par une ligne axiale continue (ligne blanche) tout en laissant les usagers de la voie secondaire tourner à gauche Soit balisage J11 en axe, îlot central, ou îlot directionnel voie secondaire |



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Documents techniques libre accès

- Plusieurs documents Cerema sur la sécurité aux PN accessibles sur le site www.cerema.fr



Les travaux routiers à proximité des passages à niveau

En novembre 2004, un semi-remorque est resté bloqué dans un "bouchon", généré par la proximité d'un chantier. Ce poids lourd est resté immobilisé sur une voie ferrée du passage à niveau (PN) N°71 à Millau - Aveyron, sans possibilité de déplacer son véhicule. Malgré un freinage d'urgence, le train a heurté la remorque du camion, ce qui a provoqué le déraillement de la première voiture du train.

Destinée aux gestionnaires de réseaux, cette note examine les enjeux d'un chantier à proximité d'un passage à niveau (analyse du contexte et période du chantier, réglementation, organisation et méthode d'exploitation) et propose des pistes de solutions aux problèmes rencontrés.

Sommaire

| | |
|--|----|
| 1. Introduction | 3 |
| 2. Préparation et organisation du chantier | 5 |
| 3. Autres risques | 11 |
| 4. Annexe – Le contexte réglementaire | 13 |
| 5. Glossaire | 14 |
| 6. Références bibliographiques | 16 |



septembre 2006

Guide technique

Sécurité aux passages à niveau

Cas de la proximité d'un carrefour giratoire

Auteurs : Sétra / Cete / SNCF / RFF
octobre 2009
Circulation
Sécurité
Équipement
Exploitation
133

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
des Transports
de l'Énergie
et de la Mer



29/01/2026

Webinaire Cere
réglementation



ema
DIRICES DE DEMAIN

LES DIFFÉRENTS OUTILS

Documents techniques

- D'autres en cours de développement :
 - Boîte à outils PN
 - Mise à jour du document 'Ce que les maires doivent savoir'
 - Travail complémentaire sur les PN piétons et à croix de Saint André

| Piste | Schéma/illustration et description | Recommandations et précautions particulières | Effets secondaires, limites | Coût | Efficacité |
|-------|--|--|---|------|------------|
| 1 | <p>1c</p> <p>Sens interdit</p> <p>Le sens interdit B1 interdit la circulation au-delà de ce panneau sur cette voie.</p> | <p>Le panneau B1 est à mettre à droite à l'entrée de la voie secondaire. Il peut être rappelé à gauche pour rendre plus lisible l'interdiction.</p> <p>Un panneau d'interdiction de tourner (B2a et B2b) peut être ajouté sur la voie principale dans chaque sens pour des questions de lisibilité.</p> | <p>Interdit aussi le tourne à droite pour les usagers circulant dans sens inverse et peut augmenter significativement le trafic routier traversant le PN.</p> | | ★ ★ |
| 2 | <p>2a</p> <p>Cédez-le-passage</p> <p>Organiser le tourne à gauche</p> <p>Mise en place d'un panneau AB3a cédez-le-passage sur la voie principale pour prioriser le tourne à gauche.</p> | <p>Une étude de trafic est à réaliser pour s'assurer de la fonctionnalité du dispositif.</p> <p>Il conviendra de vérifier que la perte du caractère prioritaire de la voie principale est clairement visible, lisible et acceptée par les usagers.</p> <p>Le flux de tourne à gauche doit être suffisamment important pour que la priorité de tourne à gauche soit comprise.</p> | <p>S'assurer que la fluidité retrouvée en libérant la contrainte du tourne à gauche n'entraîne pas des prises de vitesse en approche du PN (sur la voie principale).</p> <p>Il faut faire attention à la lisibilité de changement de gestion de</p> | | ★ ★ |

| Annexe | Description « PN Piétons » | Page 1/2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|------------------------|---------------|--|---------------|---------------|---|--------------------------|--|-----------------|----------------|---|---------------------------------|--|-------------------------|--|---------------|--|--------|-------------------------|--|------------|--|--------|------------------------|--|---|--|------------|--|-------------------------------|--|----------------------------|--|--|--|---------------|--|-----------------------|--|-------------------|--|--|--|-----------|--|--|--|--|--|--------------------------------|--|------------------------|--|----------------------|--|-------------------------|--|--|--|----------------|--|----------------|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|---------------|--|---------------|--|---|--|--|--|----------------|--|
| PN Cat. 3 | Commune | Date | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cet annexe détaillée pour plus d'informations, consulter l'annexe du document d'aide et outil à la réalisation du diagnostic PN, Cerema | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Accès au PN</th> <th colspan="2">Caractéristiques du PN</th> <th>Ligne n° :</th> <th>PN :</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Chemin revêtu</td> <td>Sens 1 : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Portillon de chaque côté</td> <td>Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Non de la ligne</td> </tr> <tr> <td>Sens 2 : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Portillons parallèles aux voies</td> <td>Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Nombre de voies fermées</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Voie routière</td> <td>sens 1</td> <td colspan="2">Nombre de trains / jour</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Voie verte</td> <td>sens 2</td> <td colspan="2">Période d'exploitation</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Accès par : Chemin / sentier / Trottoir</td> <td>Plateforme</td> <td>Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Vitesse de ligne au PN (km/h)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Piste cyclable à proximité</td> <td>Longueur de traversée / Largeur plateforme (m)</td> <td>4 <input type="checkbox"/> 6 <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Ligne éclatée</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Trafic piétons / jour</td> <td>Nature du plateau</td> <td>Isolé <input type="checkbox"/> encastré <input type="checkbox"/> isolé et encastré <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Distance au PN le plus proche (ou autre franchissement de voies ferrées)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">- Enfants</td> <td>Isolé <input type="checkbox"/> encastré <input type="checkbox"/> isolé et encastré <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="3">Collisions avec un train (sur les 10 dernières années)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">- Avec difficultés de mobilité</td> <td>Clôture de chaque côté</td> <td>Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Nombre de collisions</td> </tr> <tr> <td colspan="2">- Passerelle de Grouves</td> <td>Signalisation lumineuse (photogramme piéton R25)</td> <td>Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Nombre de tués</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Commentaires :</td> </tr> <tr> <td colspan="6"> <table border="1"> <tr> <td>Environnement</td> <td>Nature de l'environnement autour du PN : Urban <input type="checkbox"/> Périmétral <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Description :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Activités proches du PN : Projets en cours pouvant impacter le PN :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Décrire les accès de part et d'autre du PN :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Commentaires :</td> </tr> </table> </td> </tr> </tbody> </table> | | | Accès au PN | | Caractéristiques du PN | | Ligne n° : | PN : | Chemin revêtu | Sens 1 : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Portillon de chaque côté | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Non de la ligne | | Sens 2 : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Portillons parallèles aux voies | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Nombre de voies fermées | | Voie routière | | sens 1 | Nombre de trains / jour | | Voie verte | | sens 2 | Période d'exploitation | | Accès par : Chemin / sentier / Trottoir | | Plateforme | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Vitesse de ligne au PN (km/h) | | Piste cyclable à proximité | | Longueur de traversée / Largeur plateforme (m) | 4 <input type="checkbox"/> 6 <input checked="" type="checkbox"/> | Ligne éclatée | | Trafic piétons / jour | | Nature du plateau | Isolé <input type="checkbox"/> encastré <input type="checkbox"/> isolé et encastré <input checked="" type="checkbox"/> | Distance au PN le plus proche (ou autre franchissement de voies ferrées) | | - Enfants | | Isolé <input type="checkbox"/> encastré <input type="checkbox"/> isolé et encastré <input checked="" type="checkbox"/> | Collisions avec un train (sur les 10 dernières années) | | | - Avec difficultés de mobilité | | Clôture de chaque côté | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Nombre de collisions | | - Passerelle de Grouves | | Signalisation lumineuse (photogramme piéton R25) | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Nombre de tués | | Commentaires : | | | | | | <table border="1"> <tr> <td>Environnement</td> <td>Nature de l'environnement autour du PN : Urban <input type="checkbox"/> Périmétral <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Description :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Activités proches du PN : Projets en cours pouvant impacter le PN :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Décrire les accès de part et d'autre du PN :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Commentaires :</td> </tr> </table> | | | | | | Environnement | Nature de l'environnement autour du PN : Urban <input type="checkbox"/> Périmétral <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/> | Description : | | Activités proches du PN : Projets en cours pouvant impacter le PN : | | Décrire les accès de part et d'autre du PN : | | Commentaires : | |
| Accès au PN | | Caractéristiques du PN | | Ligne n° : | PN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chemin revêtu | Sens 1 : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Portillon de chaque côté | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Non de la ligne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sens 2 : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Portillons parallèles aux voies | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Nombre de voies fermées | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voie routière | | sens 1 | Nombre de trains / jour | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Voie verte | | sens 2 | Période d'exploitation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Accès par : Chemin / sentier / Trottoir | | Plateforme | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Vitesse de ligne au PN (km/h) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Piste cyclable à proximité | | Longueur de traversée / Largeur plateforme (m) | 4 <input type="checkbox"/> 6 <input checked="" type="checkbox"/> | Ligne éclatée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trafic piétons / jour | | Nature du plateau | Isolé <input type="checkbox"/> encastré <input type="checkbox"/> isolé et encastré <input checked="" type="checkbox"/> | Distance au PN le plus proche (ou autre franchissement de voies ferrées) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Enfants | | Isolé <input type="checkbox"/> encastré <input type="checkbox"/> isolé et encastré <input checked="" type="checkbox"/> | Collisions avec un train (sur les 10 dernières années) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Avec difficultés de mobilité | | Clôture de chaque côté | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Nombre de collisions | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Passerelle de Grouves | | Signalisation lumineuse (photogramme piéton R25) | Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> | Nombre de tués | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Commentaires : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Environnement</td> <td>Nature de l'environnement autour du PN : Urban <input type="checkbox"/> Périmétral <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Description :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Activités proches du PN : Projets en cours pouvant impacter le PN :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Décrire les accès de part et d'autre du PN :</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Commentaires :</td> </tr> </table> | | | | | | Environnement | Nature de l'environnement autour du PN : Urban <input type="checkbox"/> Périmétral <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/> | Description : | | Activités proches du PN : Projets en cours pouvant impacter le PN : | | Décrire les accès de part et d'autre du PN : | | Commentaires : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Environnement | Nature de l'environnement autour du PN : Urban <input type="checkbox"/> Périmétral <input type="checkbox"/> Rase campagne <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Description : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Activités proches du PN : Projets en cours pouvant impacter le PN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Décrire les accès de part et d'autre du PN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Commentaires : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Schéma du PN ou vue aérienne (facultatif) | |
|---|------|
| Sens | Sens |
| | |



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Documents techniques

PN Cat 1

1) Travail complémentaire sur les PN piétons et à croix de Saint André

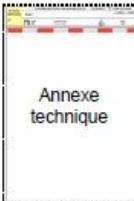
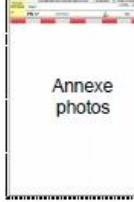
PN Cat 2

PN Cat 3

PN Cat 4

29/01/2026

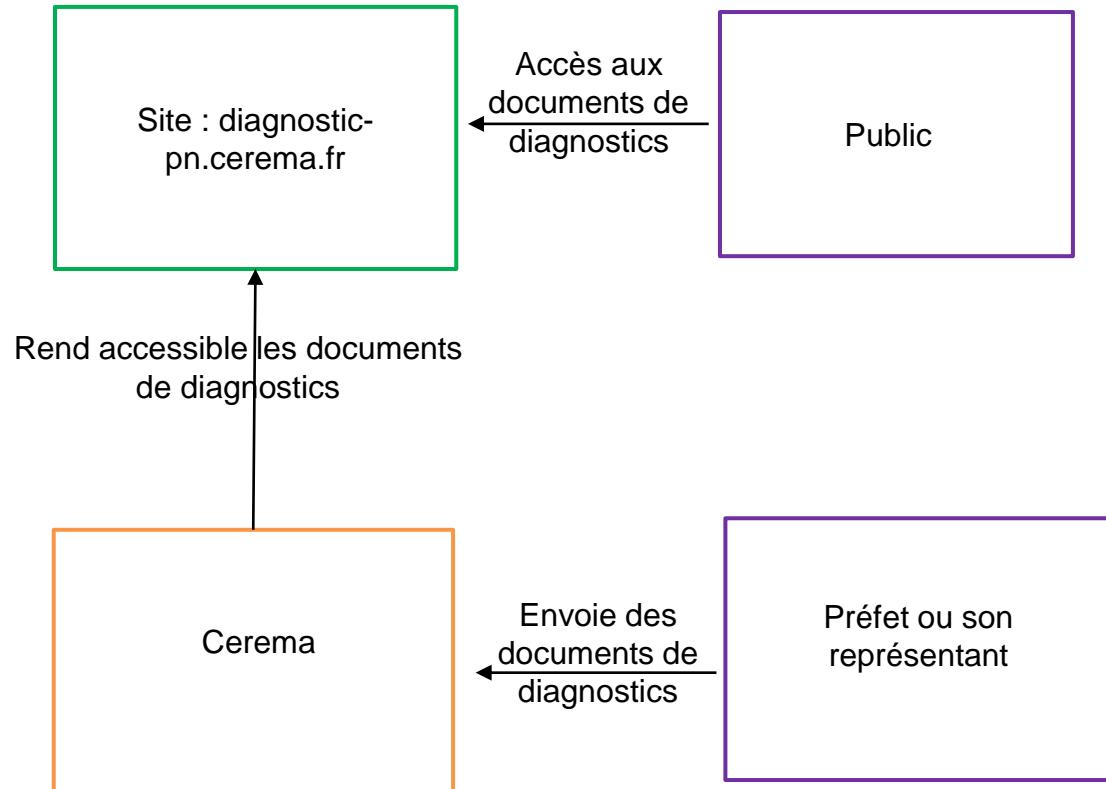
Salon des ma

| Synoptique des documents diagnostics de sécurité selon la catégorie de PN | | | | |
|---|---|---|---|--|
| PN | Document de diagnostic et annexes | Feuille de présence et de validation | Pour détailler un défaut ou une piste si besoin | |
| Cat 1 72% barrières |  |  | | |
| Cat 2 18% barrières |   | |  | |
| Cat 3 5% Piétons |   | |  | |
| Cat 4 5% Privés |   | | | |

LES DIFFÉRENTS OUTILS

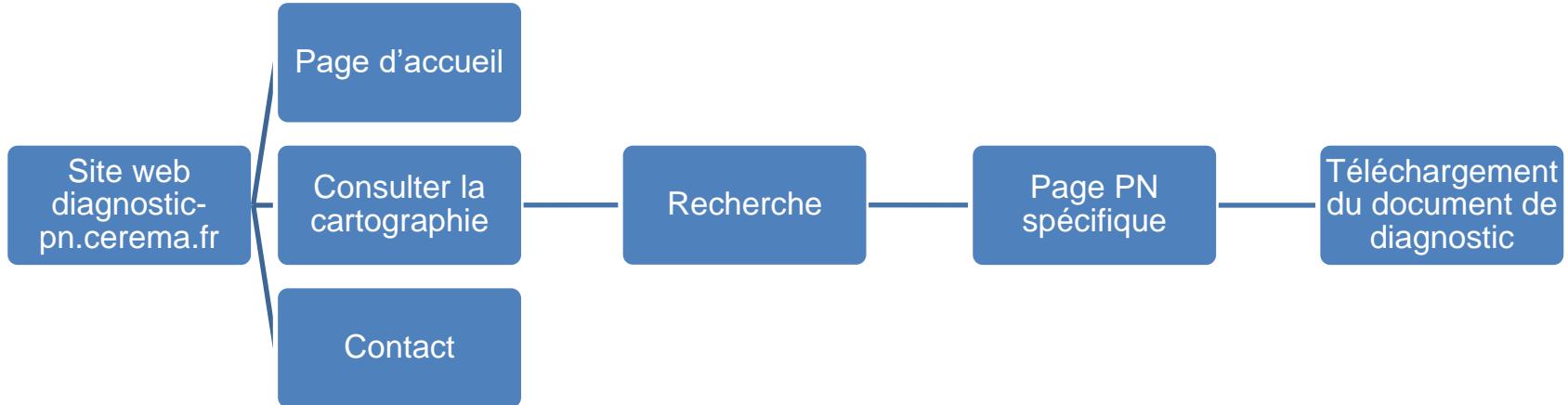
Site web : accessibilité des documents de diagnostics

Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics des PN



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Site web : accessibilité des documents de diagnostics



Elements

- Le site web est accessible tout publics;
- Cinq recherches possibles : commune, département, N°PN, année de réalisation, N°ligne ferroviaire
- Espace contact pour poser des questions au Cerema

LES DIFFÉRENTS OUTILS

Site web : accessibilité des documents de diagnostics

Éléments

- Le site web : <https://diagnostic-pn.cerema.fr/>
- Diagnostic depuis 2019



LOCALISATION

X (WGS84) : 5.55994546
Y (WGS84) : 45.84481698

CARACTÉRISTIQUES

Departement: AIN
Commune: BURBANCHE
Numero PN: PN52
Année de diagnostic: 2021
Identifiant ferroviaire du PN: 10000027200
Numero de Ligne ferroviaire: 890000
Point Kilométrique ferroviaire: 079+786
Categorie du PN*: 1

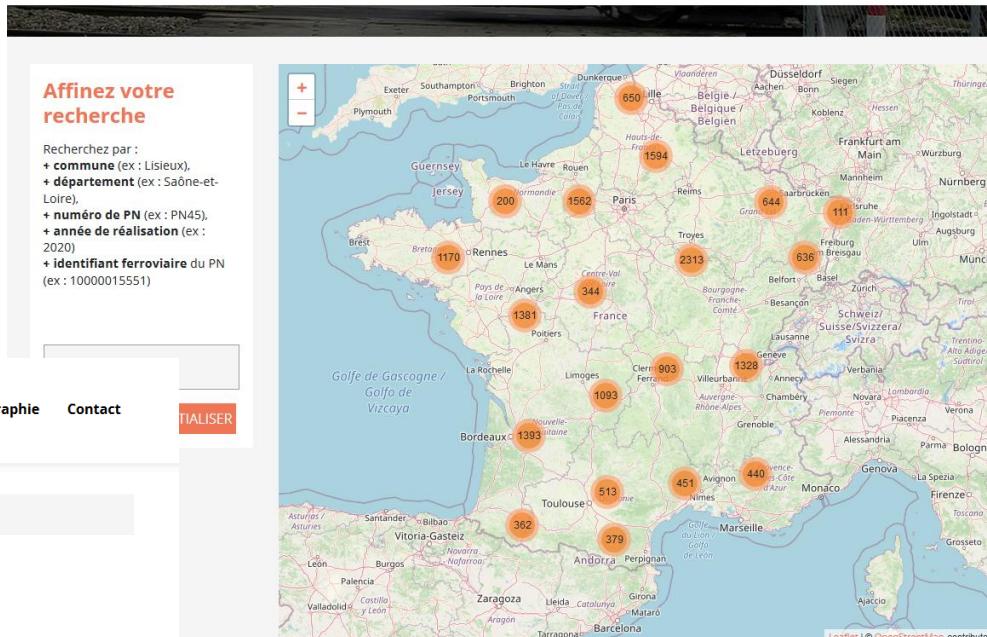
FICHIERS DE DIAGNOSTIC

LaBurbanche_N°52_2021.pdf
Document PDF (1.67 Mo)



[Consulter la cartographie](#)

[Contact](#)



LES DIFFÉRENTS OUTILS

Formations Cerema

Elements

- Séparé en trois parties d'une demi-journée :
 - 1) Réglementation, présentation du document de diagnostic
 - 2) Visite terrain
 - 3) Partie réflexion proposition pistes d'actions
- Présentielle et distancielle
- En collaboration avec SNCF Réseau
- Collectivités, agents de l'état, privé
- Contacter le Cerema si vous êtes intéressés : diagnostic.pn@cerema.fr



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MERCI